ROK XIX Warszawa, październik 1938 r. Nr. 10 (281)

# MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9,** tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.



# ŚLĄSK ZAOLZAŃSKI POWRÓCIŁ DO POLSKI

W ciągu ostatnich tygodni byliśmy świadkami wydarzeń o doniosłym, historycznym znaczeniu. Świat przeżywał groźny wstrząs, stał o krok jeden zaledwie przed widmem nowej wojny powszechnej, chyba najstraszliwszej z wojen w dotychczasowych dziejach ludzkości. Tym razem udało się jeszcze uratować pokój, ale zmieniła się znacznie mapa Europy i zachwiała się dotychczasowa równowaga sił na arenie międzynarodowej. Zresztą nie koniec jeszcze tym zmianom, które dokonywują się przed oczyma naszymi w tempie niewiarygodnie szybkim i nikt przewidzieć nie może, jaki będzie ich ostateczny rezultat.

Państwo nasze nie było bynajmniej biernym widzem wypadków, które rozgrywały się w bezporednim sąsiedztwie naszych granic, lecz w chwili stosownej wystąpiło wobec Czechosłowacji z żądaniem zwrotu zagrabionej siłą i podstępem, odwiecznie polskiej ziemi śląskiej, poparło swoje żądania zbrojnym ramieniem i zwyciężyło bez walki i krwi rozlewu. W chwili, gdy piszemy te słowa, wojska polskie zajęły już, zwróconą nam bez zastrzeżeń, część Śląska Zaolzańskiego, a prastara ta ziemia piastowska suwerennym aktem woli naszego państwa wcielona została do Rzeczypospolitej.

Dokonał się w ten sposób akt sprawiedliwości dziejowej, urzeczywistnione zostało święte i niezaprzeczalne prawo nasze do posiadania ziem, zamieszkałych przez ludność polską z pochodzenia, języka i poczucia narodowego. Długie wieki minęły, odkąd Śląsk Zaolzański wraz z resztą Śląska piastowskiego oderwał się od wspólnoty państwowej z pozostałymi dzielnicami państwa polskiego. W ciągu tych wieków przechodził różne koleje, bywał pod panowaniem różnych, zawsze obcych i zawsze wrogich wszystkiemu co polskie, organizmów państwowych. Lecz lud śląski zachował mimo wszystko swoją mowę ojczystą, nie ugiął się pod przemocą, nie dał się złamać prześladowaniem i temu to właśnie ludowi śląskiemu, tym góralom beskidzkim, tym robotnikom fabrycznym, górnikom i hutnikom i im wyłącznie tylko zawdzięczamy, że piękna i bogata ziemia śląska mogła powrócić i powróciła rzeczywiście do Polski.

Ostatnich 20 lat swojej niewoli przebył Śląsk Zaolzański pod panowaniem czeskim. Dostał się pod władzę nowopowstałego po wojnie światowej państwa czechosłowackiego przy użyciu zdrady, podstępu i gwałtu. Po upadku monarchii Habsburgów, gdy ujarzmione przez nią ludy zdobyły prawo stanowienia o swoim losie i gdy powojenna Europa urządzała się na podstawie zasad sprawiedliwości i prawa każdego narodu do posiadania własnego państwa, oświadczyła się, uświadomiona od dawna narodowo, ludność Śląska Zaolzańskiego za przynależnością do państwa polskiego. Przedstawiciele miejscowej, sąsiadującej z nami, ludności czeskiej uznali bez zastrzeżeń słuszność tego postanowienia, a zgodnym aktem woli, oba społeczeństwa zakreśliły granice swoich wpływów i swego stanu posiadania. Nie uznało i nie uszanowało jednakże tego porozumienia państwo czechosłowackie. Polska zmagała się podówczas z licznymi trudnościami, zmuszona była walczyć o swoje granice na kilku frontach równocześnie, musiała w ogniu walki organizować aparat państwowy i tworzyć armię w zniszczonym wojną kraju, stanęła oko w oko z potężną nawałą bolszewicką i stoczyła z nią bój o swoją egzystencję. Bratni pochodzeniem, słowiański naród czeski, który bez walki i trudu otrzymał państwo, o jakim w najśmielszych snach nie marzył, i posiadł kraj bogaty, uprzemysłowiony, w stanie kwitnącym i niezniszczonym, uznał za możliwe wyzyskać trudne położenie Polski na swoją korzyść i dyskontując poparcie, jakim się cieszył u mocarstw zwycięskiej koalicji, zdradą, podstępem, przy pomocy siły i wymuszenia zagarnął pod swoje panowanie ziemie, zamieszkałe odwiecznie przez Polaków, nie kryjąc się zresztą, że czyni to przede wszystkim z uwagi na bogactwa, jakie się

w nich i na nich znajdują. Musieliśmy się z tym, niestety pogodzić, na lat bez mała dwadzieścia, gdy jednak nadeszła chwila właściwa i sposobna, upomnieliśmy się o to, co jest niewątpliwie i bezspornie nasze i upomnieliśmy się skutecznie.

Wcielona obecnie do Polski część Śląska Zaolzańskiego — to kraj obszarem stosunkowo nie wielki, ale piękny, bogaty i doskonale zagospodarowany. Wraz z nim otrzymuje Polska zagłębie węglowe karwińskie, produkujące węgiel koksujący w najlepszym gatunku, olbrzymie, jedne z największych i najlepiej urządzonych, huty żelaza i stali w Trzyńcu i setki innych mniejszych i większych zakładów przemysłowych. Południowa część tego kraju, przylegająca do głównego grzbietu Karpat i sąsiadująca ze Słowacją, obfituje we wspaniałe lasy oraz w piękne tereny uzdrowiskowe i turystyczne.

Wartościowe nabytki zyskuje nasza sieć kolejowa. Na pierwszym miejscu zamieścić należy olbrzymi węzeł kolejowy bogumiński, wspaniale urządzony i rozbudowany, stanowiący punkt skrzyżowania najważniejszych linij kolejowych Europy i będący punktem wyjścia ważnej arterii komunikacyjnej, jaką jest kolej koszycko - bogumińska, biegnąca obecnie po polskim terytorium aż do przełęczy Jabłonkowskiej. Połączenie z polską siecią kolejową posiada Bogumin za pośrednictwem odcinka Zebrzydowice — Bogumin, stanowiącego fragment dawnej austriackiej „Kolei Północnej". Z Cieszyna wychodzi linia kolejowa, biegnąca do miejscowości Frydek (objętej terenem plebiscytowym), a stanowiąca przedłużenie polskiej linii Bielsko — Skoczów — Cieszyn. Poza tym znajduje się na objętym przez Polskę terenie odcinek linii kolejowej Cieszyn— Sucha — Ostrawa. Kolejarzy - Polaków pozostało na zajętym obszarze nie wielu, prawdopodobną jest jednak repatriacja pewnej liczby Polaków - obywateli czeskich, zatrudnionych poza obszarem Śląska Zaolzańskiego.

Zajęcie i wcielenie tej części Śląska Zaolzańskiego, którą ustąpili nam Czesi bez warunków i zastrzeżeń, tj. powiatów czesko - cieszyńskiego i frysztackiego, nie wyczerpuje jeszcze wszystkich rewindykacji terytorialnych, których domagamy się od Czechosłowacji. W sąsiednim od zachodu powiecie frydeckim ma się odbyć plebiscyt. Poza tym zwartą masą w bezpośrednim sąsiedztwie obecnych granic naszego państwa zamieszkuje rdzennie i odwiecznie polska ludność jeszcze na 3 obszarach, należących do autonomicznej od kilku dni Słowaczyzny, a mianowicie na Spiszu, Orawie i w okręgu czadeckim. Trudno w chwili obecnej przewidzieć dalszy rozwój wypadków i nie sposób wobec tego ustalić, kiedy i w jaki sposób okręgi te zostaną do Polski przyłączone, nie ulega jednak wątpliwości, że Polska ma do nich słuszne prawo i że urzeczywistnienia tego prawa domaga się jednomyślnie opinia całego narodu polskiego, która nie widzi różnicy pomiędzy tymi obszarami a Śląskiem Zaolzańskim i z utratą tych ziem nie ma zamiaru się pogodzić, tak jak nie pogodziła się nigdy z utratą Śląska za Olzą.

Wypadki, w wyniku których nastąpiło wcielenie Śląska Zaolzańskiego do Polski, poruszyły do głębi cały nasz naród. Opinia społeczeństwa polskiego była w tych dniach pamiętnych zgodna i jednolita, a postawa spokojna, lecz zdecydowana. W poczuciu słuszności akcji wdrożonej przez Rząd stanęli u jego boku wszyscy Polacy bez względu na poglądy i przekonania, całe bez wyjątku społeczeństwo śledziło z miłością i podziwem operacje armii polskiej, która poparła rokowania dyplomatyczne, skoncentrowawszy potężną siłę u spornej granicy, następnie zaś zajęła sprawnie odzyskane terytoria. O zapale, i poświęceniu społeczeństwa świadczą nie tylko liczne wiece i zebrania, które odbyły się na całym obszarze Polski, ale przede wszystkim masowy napływ ochotników do Korpusu Zaolzańskiego oraz ofiarność na cele pomocy dla ofiar walki i uchodźców.

Także i kolejnictwo polskie powołane zostało do wykonania zadań, przekraczających znacznie miarę codzienną i spełniło te zadania, według posiadanych przez nas informacyj, chlubnie. Kolejarze polscy, zwłaszcza zaś maszyniści, którym przypadła, jak zwykle, szczególnie trudna rola, dali tysiączne dowody sprawności, wytrwania i poświęcenia, trwając często po kilkadziesiąt godzin bez przerwy na odpowiedzialnych swych posterunkach.

Dowiedliśmy w ten sposób, że jesteśmy społeczeństwem dojrzałym, świadomym interesów państwowych, karnym i zdyscyplinowanym. Różnice, które dzielą społeczeństwo nasze w poglądach na ustrój państwa i kierunek polityki wewnętrznej, nie mają wpływu na stanowisko obywateli wobec żywotnych potrzeb państwa jako całości i nie odbierają nam możności wyrażenia zbiorowej woli narodowej w sposób dosadny i energiczny. Na taki naród państwo może liczyć w każdej potrzebie, a tym więcej, w każdym niebezpieczeństwie.

Jest to objaw pomyślny i radosny, zwłaszcza obecnie, gdy przed państwem naszym stoją zadania poważne i trudniejsze, niżby się to z pozoru mogło zdawać. Nowa organizacja Europy środkowej, do której i kraj nasz należy, nie jest jeszcze zakończona, i nie sposób przewidzieć, jaki będzie ostateczny wynik przeobrażeń, które się obecnie dokonywują. Na gruzach dawnego państwa czechosłowackiego, takiego jak je stworzyły traktaty pokojowe po wielkiej wojnie z lat 1914—1918, powstanie inne państwo, nie podobne do poprzedniego, a może i kilka państw. Załamały się na tym odcinku systemy sojuszów i porozumień, dotąd miarodajne dla oceny stosunków. Wzmocniła się, wzrosła w ludność, bogactwa i terytorium Rzesza Niemiecka, potężna swą siłą dynamiczną i swym rozmachem i podniecona wspaniałymi sukcesami swej stanowczej i bezwzględnej polityki wobec sąsiadów.

Łamy naszego czasopisma nie są miejscem odpowiednim do roztrząsania zawiłych problemów polityki międzynarodowej, brak nam zresztą dostatecznych podstaw i informacyj do oceny sytuacji obecnej, a tym bardziej do przewidywań na przyszłość. Jedno jest niewątpliwe dla każdego interesującego się sprawami publicznymi obywatela: doświadczenie, na szczęście, cudze, pouczyło nas, że w chwilach przełomów i niebezpieczeństw naród może liczyć tylko na własne siły i że nikt nie ma ochoty nadstawiać pleców za drugiego. Toteż powinniśmy być silni, jako naród i jako państwo, powinniśmy stałym, codziennym wysiłkiem siłę tę organizować, umacniać i pomnażać. Naszym zdaniem, niezbędnym warunkiem wzmożenia siły narodowej jest wyrobienie w każdym obywatelu poczucia odpowiedzialności za państwo, takie zaś poczucie posiadać może tylko obywatel pełno uprawniony, wykonywujący swobodnie swoje prawa obywatelskie, czujący się współgospodarzem na wspólnej ziemi i świadomym współtwórcą jej losów. Pewne zdarzenia w życiu wewnętrzno - politycznym naszego państwa zdają się wskazywać, że zrozumienie tej prawdy toruje sobie zwolna drogę także i do tych sfer, do których dotąd przez długie lata nie miało dostępu.

Miejmy nadzieję, że także i w tym względzie doczekamy się rychło rozstrzygnięć, zgodnych z dobrze i głęboko zrozumianym interesem państwa i że tą drogą stworzymy siłę zdolną oprzeć się wszelkim groźbom i wszelkim niebezpieczeństwom z zewnątrz idącym.

# NA KREDYT

Niebawem minie już 5 lat od czasu wprowadzenia w życie nowej pragmatyki służbowej, która odjęła podstawę prawną obowiązującym poprzednio przepisom o listach starszeństwa służbowego i skasowała jawną kwalifikację służbową. Cztery lata mija właśnie, odkąd Ministerstwo Komunikacji uznało „w zasadzie", że mimo wszystko bez porządku starszeństwa oraz bez reguł normujących porządek awansowania obyć się można.

Cztery lata, to spory okres czasu! Zmieniło się w tym czasie oblicze świata, zbudowano w naszym tylko kraju dziesiątki olbrzymich fabryk, ba nawet cały okręg przemysłowy. Setki a może i tysiące pracowników kolejowych pożegnało się ze służbą, a nawet i z życiem nie doczekawszy się należnego sobie sprawiedliwie

awansu — a Ministerstwo wciąż jeszcze opracowuje przepisy o systemizacji stanowisk, o listach starszeństwa i o porządku awansowania i jakoś tej, nadludzkiej widocznie, pracy wykończyć nie może. Trudno już zliczyć, ile razy w ciągu tego okresu obiecywano rychłe ogłoszenie tych przepisów, a obiecywał nie byle kto i nie byle jak, bo np. pewnego razu p. Minister Komunikacji w oświadczeniu publicznym. Istnieją widocznie jakieś poważne i nieprzezwyciężone przeszkody jeśli mimo to wszystko przepisów dotąd nie ogłoszono, a nawet, jak się zdaje, nie wykończono jeszcze ostatecznie.

Trudno zrozumieć co właściwie jest przyczyną tej, bądź co bądź, kompromitującej zwłoki. Przypuszczenie, że Ministerstwo Komunikacji nie może sobie dać rady z tą sprawą byłoby do pewnego stopnia nieprzyzwoite i prawie że niewiarygodne. Nikt nie przeczy, że jest to materiał duży i że objęte nim zagadnienia są zawiłe i skomplikowane, gdyby jednakże wszystkie skomplikowane zagadnienia rozwiązywano w tym tempie, ludzkość znajdywałaby się dotąd w epoce kamienia łupanego, a w okolicy ul. Chałubińskiego mieszkałyby do dziś dnia mamuty i niedźwiedzie jaskiniowe. Wiadomo również, że wiele, może zbyt wiele, jest rozmaitych władz, czynników i organów, które w tej sprawie mają coś do powiedzenia oraz do usprawnienia, ale przecież ani Kongres Wiedeński, ani Konferencja Wersalska, które miały do rozwiązania sprawy niemal tak samo skomplikowane jak listy starszeństwa i systemizacja stanowisk pracowników P. K. P. nie obradowały przez 4 lata, lecz ukończyły swą pracę w znacznie krótszym terminie. Prawda i to, że niektóre organy M. K. mają skłonność do szczególnie skrupulatnego i drobiazgowego opracowania powierzonych sobie zagadnień, jak to miało miejsce np. z przepisami o „godzinowym", nad którymi prowadzono skrupulatne studia przez okrągły rok, po to, aby oparte na nich przepisy trzeba było następnie przez dalsze 2 lata poprawiać i nowelizować — ale wszystko, nie wyłączając sumienności i skrupulatności, musi mieć wreszcie jakiś koniec, musi raz wreszcie do czegoś doprowadzić, a tu tymczasem końca wciąż jeszcze nie widać.

To też nikt nie wierzy aby zadanie było zbyt trudne na siły, którymi dysponuje M. K., lub też niewykonalne. Powszechnie i uporczywie utrzymuje się przekonanie, że czynniki miarodajne pracy tej poprostu ukończyć nie chcą i że coraz to nowe trudności i wątpliwości stwarzane są świadomie i celowo po to właśnie, aby nie można było przepisów ogłosić.

Nie wiemy czy przekonanie to jest słuszne i uzasadnione, posiada ono jednak bez wątpienia wiele pozorów prawdopodobieństwa i umacnia się w opinii pracowniczej zwłaszcza pod wpływem notorycznego faktu, iż nowe przepisy, rzekomo dotąd jeszcze nie wykończone i nie opracowane ostatecznie, zostały już dawno podane do wiadomości niższych organów administracji kolejowej, że je częściowo wprowadzono już w życie, że na ich podstawie sporządzono we wszystkich Dyrekcjach i wszystkich jednostkach służbowych listy starszeństwa, że na nich oparte są obowiązujące tabele stanowisk i że one właśnie stanowią podstawę instrukcji, normujących porządek awansowania...

Jesteśmy zatem świadkami a często i ofiarami widowiska, bądź co bądź nie zwykłego w praworządnym państwie i w uporządkowanych stosunkach: oto najważniejszymi sprawami z dziedziny administracji personalnej rządzą, od lat kilku przepisy, które prawnie nie istnieją, bo nie zostały należycie ogłoszone, nie wiadomo czy ujrzą kiedykolwiek światło dzienne oraz jaka będzie ich treść ostateczna... Mimo to, administracja kolejowa ma obowiązek stosować się do tych przepisów, na nich opiera swoje decyzje i nimi kieruje się przy udzielaniu pracownikom awansów. Każdy urzędnik mający jakąkolwiek styczność z sprawami personalnymi wie jak wygląda tabela stanowisk, jakie jest tych stanowisk zaszeregowanie, jakie elementy rozstrzygają o porządku starszeństwa i kogo należy w myśl przepisów przedstawić do awansu. Wie, ale nie powie niewtajemniczonym. Są to bowiem instrukcje tajne i ściśle poufne, obwarowane ścisłą dyskrecją pod grozą surowej odpowiedzialności.

Skrupulatne ukrywanie przepisów o listach starszeństwa i o porządku awansowania pod pieczęcią tajemnicy służbowej musi mieć chyba jakiś sens i jakiś powód, musi zmierzać do jakiegoś zrozumiałego celu. Nie chodzi chyba o zatajenie tych, cennych skądinąd informacji, przed nieprzyjaciółmi kraju, nie ma w nich szczegółów odnoszących się do obrony państwa ani do jego interesów dyplomatycznych, nie ma wogóle nic coby interesowało kogokolwiek poza ścisłym gronem samych pracowników P. K. P. Nie ma również czego się wstydzić. Znamy i my przypadkiem pewne szczegóły owych przepisów; nie jeden można im postawić zarzut, nie wszystko jest godne pochwały czy uznania. Ale ich sens zasadniczy jest uczciwy, bo mają one na celu bądź co bądź wprowadzenie pewnego porządku, opartego na momentach rzeczowych. Każdy porządek jest lepszy od dotychczasowej dowolności, to też pracownicy kolejowi powitaliby omawiane przepisy, może nie bez zastrzeżeń, ale w gruncie rzeczy z wdzięcznością i uznaniem. Nie zachodzi także i obawa zbytniego skrępowania administracji kolejowej treścią przepisów, dają one bowiem aż nadto wiele swobody czynnikom do tego powołanym i nie przeszkadzają im wcale w prowadzeniu polityki awansowej według swego uznania w zgodzie z literą a nawet i z duchem przepisów.

Dlaczegoż zatem Ministerstwo nie ogłasza przepisów, które są już zdawna gotowe, rozesłane do władz i urzędów kolejowych i stosowane w praktyce, dlaczego dopuszcza do tego, aby najważniejsze decyzje od których zależy byt i kariera pracowników tudzież zasadniczy porządek ruchu służbowego opierały się nie na prawidłowo ogłoszonych przepisach, lecz na projektach i to w dodatku tajnych i ściśle poufnych. Jedna jest tylko możliwa i sensowna odpowiedź: administracja personalna nie chce żadnego wogóle skrępowana swojej działalności, nie życzy sobie absolutnie podlegać kontroli publicznej, pragnie mieć pełną i niczym nie skrępowaną swobodę decyzji. Przepis ogłoszony prawidłowo jest normą która obowiązuje i rodzi uprawnienia, upoważnia do reklamacyj i daje im uzasadnienie; wewnętrzna tajna instrukcja nie zobowiązuje do niczego wobec interesowanych, nie daje nikomu z poza grona administracji personalnej prawa kwestjonowania legalności jej rozstrzygnięć.

Zaufanie w sprawiedliwość decyzji władz kolejowych jest jednym ze złudzeń opartych na bezpodstawnej wierze w bezwzględną uczciwość i bezinteresowność setek ludzi, którzy zatrudnieni są w zawiłym akcie sporządzania listy awansowej — o ile, oczywiście nie jest poprostu obłudą. Przekonanie o skuteczności kontroli ze strony wyższych organów tej samej administracji jest takiem samem albo i bardzej jeszcze naiwnym złudzeniem. Przecież już naczelnik Biura Pers. w Dyrekcji nie ma poprostu fizycznej możliwości skontrolować, czy przedstawiona mu lista awansów jest zgodna z przepisami. cóż dopiero mowić o władzach wyższych! To też tajne instrukcje awansowe i tajne przepisy o porządku starszeństwa to wielka pepiniera nepotyzmu i protekcji, nie zawsze platonicznej i bezinteresownej. Jeden i drugi wypadek pociągnięcia do odpowiedzialności nieuczciwego urzędnika, z reguły na najniższym szczeblu hierachii, nie dowodzi bynajmniej skuteczności kontroli wewnętrznej. Zresztą działa tutaj z niechybną precyzją zasada wzajemnej tolerancji, aby bowiem pociągnąć bliźniego do odpowiedzialności trzeba najpierw samemu mieć czyste sumienie...

To też dowodziliśmy już wielokrotnie z tego miejsca i powtarzamy raz jeszcze, a w razie potrzeby nie przestaniemy powtarzać nadal aż do skutku, że tylko publiczne ogłoszenie przepisów o systemizacji stanowisk, o listach starszeństwa i o porządku awansowania może zapewnić jaką taką, względną przynajmniej sprawiedliwość w udzielaniu awansów. Nic nie może usprawiedliwiać zwłoki w ogłoszeniu tych przepisów, nic nie uzasadnia otaczania tych spraw tajemnicą służbową, która zresztą nie stanowi żadnej tajemnicy dla pracowników administracji kolejowej z wszystkich bez wyjątku działów służby, a tajną jest tylko dla

szerokiej rzeszy pracowników służby wykonawczej. A wreszcie nie wolno w imię dobra służby i pod grozą najbardziej opłakanych skutków nadal tolerować takiego stanu rzeczy, w którym formalnie obowiązujące do dziś dnia przepisy (Dz. Urz. M. K. Nr. 2/25) wyrzucono poprostu do składu rupieci i zezwolono a nawet nakazano administracji kolejowej stosować w praktyce na kredyt zasady zawarte w pomysłach i projektach nie posiadających aprobaty czynników jedynie miarodajnych, zresztą jeszcze podobno nie gotowych, mogących ulec zmianom i modyfikacjom. Kto i na jakiej podstawie uzurpował sobie prawo kształtować stosunki personalne na P. K. P. na warunkach kredytowych i przesądzać na tej podstawie przyszłość pracowników wbrew prawu i wbrew wszelkim regułom porządku i praworządności?... To też opinia pracownicza domaga się stanowczo i jednogłośnie bezzwłocznego ogłoszenia omawianych przepisów jeszcze przed terminem awansowym, wyznaczonym na dzień 1. I. 1938 r.

—o—

Sprawą przepisów o systemizacji stanowisk, listach starszeństwa i porządku awansowania zajmował się Zarząd Główny Z. Z. M. na posiedzeniu plenarnym dn. 9 października 1938 r. i uchwalił następującą rezolucję polecając Prezydium przedstawienie jej przy najbliższej sposobności p. Ministrowi Komunikacji.

**„Od czterech lat opracowuje Ministerstwo Komunikacji przepisy normujące kolejność starszeństwa służbowego pracowników kolejowych i porządek ich awansowania. Wielokrotnie zapowiadało M. K. ogłoszenie tych przepisów, jednakże zapowiedzi te nie zostały urzeczywistnione. Na podstawie oświadczenia p. Ministra Komunikacji dn. 26.IX.37 r. na Zjeździe K. P. W. w Toruniu spodziewali się pracownicy kolejowi ogłoszenia tych przepisów jeszcze przed wydaniem awansów w dn. 1.I. 1938 r. Tymczasem od daty oświadczenia p. Ministra minął już rok, zbliża się następny termin awansowy a omawiane przepisy dotąd nie zostały ogłoszone, pod pretekstem, iż nie są one jeszcze ostatecznie opracowane".**

**„Pracownikom kolejowym wiadomo natomiast, iż zarówno przepisy o kolejności starszeństwa oraz o porządku awansowania, jak też i tabela stanowisk i ich zaszeregowanie są już od dawna opracowane i wykończone, podane zostały do wiadomości urzędów kolejowych i stosowane są w formie tajnych i ściśle poufnych instrukcji. Sądzimy zatem, że nie ma żadnych powodów, któreby uniemożliwiały ogłoszenie tych przepisów w Dzienniku Urzędowym M. K. zwłaszcza, że tylko w ten sposób można zapewnić sprawiedliwe awansowanie, na które p. Minister Komunikacji według swego oświadczenia kładzie olbrzymi nacisk. Wobec tego Zarząd Główny Z. Z. M. zwraca się do p. Ministra z prośbą o wydanie polecenia, aby przepisy o porządku awansowania ogłoszone zostały w Dzienniku Urzędowym M. K. jeszcze przed nadchodzącym terminem awansowym i aby, zgodnie z intencjami p. Ministra starszeństwo służbowe stanowiło jeden z głównych czynników, decydujących o awansie i wyznaczaniu na wyższe stanowiska".**

# ZADYMIONA ELEWACJA

W poprzednim numerze „Maszynisty" w artykule p. t. „Dyscyplina, czy interes zarobkowy" omawialiśmy stosowany obecnie na P. K. P. system karania pracowników. Mimochodem, na marginesie właściwych naszych rozważań, stwierdziliśmy, iż praktykowane w tej dziedzinie metody muszą oddziaływać ujemnie na psychikę ludzi piastujących jakąkolwiek „władzę" w kolejnictwie. Z zarządzeń władz wyższych i najwyższych wieje duchem surowości: „Pociągnąć do surowej odpowiedzialności", „przedstawić do surowego ukarania", „ścigać bezwzględnie" — oto stały refren, którym kończy się każde niemal zarządzenie, każdy okólnik. A nie są to bynajmniej pogróżki czcze i gołosłowne; praktyka jest nie mniej surowa od gróźb i zapowiedzi. To też, zgodnie z wytworzoną w ten sposób atmosferą a zapewne i zgodnie z intencjami czynników miarodajnych — surowość i bezwzględność karania i to przede wszystkim karami pieniężnymi uchodzi za jedyny właściwy i skuteczny sposób zapewnienia dyscypliny służbowej oraz wymuszenia należytego i gorliwego spełniania obowiązków służbowych. Znakomity ten środek służy zresztą często i coraz to częściej także i do innego celu a mianowicie do maskowania i tuszowania skutków niezaradności i niedołęstwa rozmaitych zawiadowców, kierowników i t. p. Najłatwiejszym i najbardziej praktycznym sposobem uchylenia się od odpowiedzialności za swoje winy jest... zwalić winę na drugiego t. j. wyszukać winowajcę wśród podwładnych lub też z pośród pracowników innego działu służby i pociągnąć go do „surowej odpowiedzialności" — najlepiej, oczywiście, pieniężnej. W ten sposób i wilk jest syty i owca może ocalić własną skórę a, co ważniejsze, ma święty spokój i nie potrzebuje łamać sobie głowę nad wyszukiwaniem właściwych przyczyn niedomagań oraz właściwych środków, aby je usunąć.

Mamy przed sobą typowy i jaskrawy przykład takiej metody i takiej mentalności. Oto zawiadowca odcinka drogowego Inowrocław, niejaki **Spalony**, zauważył „zastraszające rozmiary" zadymienia malowidła na mostach, semaforach i elewacji budynku dworcowego. Rychło i bez wahania ustalił p. **Spalony** właściwą przyczynę tego straszliwego zjawiska i stwierdził że jest nią nie co innego, lecz niedbalstwo obsługi parowozów. Aby złemu zaradzić postanowił p. **Spalony** na złość odmalować elewację budynku dworcowego w kolorze stosunkowo jasnym a równocześnie pismem z dn. 20.VIII. 1938. skierowanym do M. D. w Inowrocławiu wezwał kogo należy do jaknajszerszego stosowania dotkliwych kar **pieniężnych** przewidzianych przepisami za niedbalstwo pracowników powodujące zadymianie stacji. W końcu, aby przypadkiem ktoś nie zlekceważył jego wezwania, dodaje p. **Spalony**, że „we własnej kompetencji dołoży wszelkich starań celem **pomyślnego** załatwienia tej sprawy".

Obawiamy się, że mimo srogiego manifestu p. **Spalonego** w stacji Inowrocław wszystko pozostanie po staremu: parowozownia stać będzie nadal tam, gdzie stoi dotychczas t. j. tuż obok budynku dworcowego, węgla nikt, nawet najdotkliwszymi karami nie skłoni aby się spalał bez dymu, elewacje pomalowane według gustu p. Spalonego t. j. na kolor stosunkowo jasny ulegną znowu straszliwemu zadymieniu a wobec tego, jak słusznie p. Spalony przewiduje, wyłożone na ten cel pieniądze zostaną wydane bezcelowo. Mniejsza o to, oczywiście, grunt w tym, że p. Spalony będzie miał sumienie spokojne. Przecież zwrócił uwagę na niedbalstwo pracowników, domagał się jaknajszerszego stosowania kar pieniężnych i obiecał dołożyć starań aby to pomyślnie załatwić! Ktoś wścibski mógłby wprawdzie zauważyć, że malowanie kolorem jasnym budynków położonych w bezpośrednim sąsiedztkie parowozowni nie jest konieczne oraz, że wystarczyłoby zbudować porządny i dostatecznie wysoki komin w parowozowni aby złemu w granicach możności zaradzić, ale to przecież wymagałoby nieco więcej wysiłku niż najszersze nawet stosowanie dotkliwych kar pieniężnych i nie było by w stylu właściwym dla obecnych stosunków na P. K. K., do których p. Spalony dostosował swoje pomysły w sposób wprost idealny.

Dość byłoby właściwie przytoczyć opisany wypadek jako dosadną ilustrację powszechnego obecnie nastawienia organów administracji kolejowej i nie zajmować się bliżej osobą autora opisanych, sadystycznych pomysłów, zwłaszcza, że są to tylko jego pobożne życzenia i że nie ma on, na szczęście, władzy karania pracowników parowozowych, gdyby nie pewna okoliczność a mianowicie ta, że p. Spalony, jest niestety, synem zmarłego przed kilkoma laty naszego kolegi z parowozowni Poznań. W czasie jego choroby i śmierci rodzina jego była w bardzo trudnym położeniu a wobec tego na jej utrzymanie i na koszty pogrzebu składali datki pieniężne ci właśnie, wobec których p. Spalony młodszy domaga się z takim naciskiem jaknajszerszego stosowania dotkliwych kar pieniężnych. Także i o rodzeństwo p. Spalonego staraliśmy się my po śmierci jego ojca, a w szczególności Zarząd Okręgowy naszego Związku czynił

starania o przyjęcie jego siostry do pracy biurowej w Dyrekcji. P. Spalony, jako syn maszynisty powinien zatem wiedzieć i pamiętać, jak smakuje pracownikowi i jego rodzinie dotkliwa kara pieniężna, gdy zaś rodzina jego odwoływała się nie tak przecież dawno do pomocy pieniężnej dzisiejszych winowajców, dopuszczających się niedbalstwa i zadymiających elewację p. Spalonego i gdy p. Spalonemu wolno dokładać wszelkich starań aby pracowników parowozowych dotkliwie karano — wolno i nam dołożyć tą drogą starań, aby jego sadystyczne zapędy nie uszły uwagi pracowników parowozowych i aby sobie zapamiętali dobrze jego nazwisko.

# SPRAWY SŁUŻBOWE

## Z DZIAŁALNOŚCI REFERATU PRAWNEGO CENTRALI Z. Z. M.

**15. Moc obowiązująca zaświadczeń o ustaleniu wysługi emerytalnej.**

Sprawa kol. Czerwińskiego Cezarego z Ostrołęki.

Kol. Cezary Czerwiński maszynista I kl. parowozowni Ostrołęka, zatrudniony był, jak to wynika z wykazu jego stanu służby, na b. kolejach rosyjskich od 18 lipca 1901 do 18 maja 1918 r. w czym od dnia 1 czerwca 1912 r. w charakterze pracownika etatowego. Po powrocie do kraju wstąpił kol. Czerwiński na służbę P. K. P. dn. 11.XI 1918 i pracował odtąd w charakterze maszynisty parowozowego aż do chwili rozwiązania stosunku służbowego, co nastąpiło z dniem 31 sierpnia 1935. W czasie trwania stosunku służbowego, w okresie gdy obowiązywały jeszcze poprzednie przepisy emerytalne doręczyła Dyrekcja O. K. P. w Warszawie kol. Czerwińskiemu decyzję z dn. 6 września 1932 w której, na podstawie § 4 rozp. R. M. z dn. 4.VII 1929 stwierdziła, iż wysługa emerytalna liczy mu się nieprzerwanie od dn. 11 lutego 1902 r.

Po rozwiązaniu stosunku służbowego Dyrekcja wymierzyła kol. Czerwińskiemu zaopatrzenie emerytalne ogółem za 29 lat wysługi emerytalnej i zaliczyła mu do tej wysługi, obok czasu służby na P. K. P., z tytułu służby w b. państwie zaborczym tylko czas służby na stanowisku etatowym od 1 czerwca 1912 tudzież 1 rok i 2 miesiące jako pracę zawodową. Od tej decyzji odwołał się kol. Czerwiński, przy pomocy Referatu Prawnego Centrali do Ministerstwa Komunikacji, domagając się zaliczenia do swej wysługi emerytalnej nieprzerwanego okresu od 11 lutego 1902 r. a to zgodnie z doręczonym sobie swego czasu zaświadczeniem o ustaleniu wysługi emerytalnej. Ministerstwo Komunikacji załatwiło odwołanie kol. Czerwińskiego odmownie, powołując się na to, iż, zgodnie z posiadanymi przez władze kolejowe wyciągami z ksiąg emer. b. pracowników kolei rosyjskich, kol. Czerwiński otrzymał etat dopiero od dn. 1 czerwca 1912 i odtąd dopiero służba jego podlegała zaliczeniu do wysługi emerytalnej, jako służba państwowa. Skoro w ten sposób stwierdzono na podstawie dokumentów, iż przebieg służby kol. Czerwińskiego był inny niż to przyjęto swego czasu przy ustalaniu wysługi emerytalnej — Dyrekcja była uprawniona do sprostowania wysługi emerytalnej.

Przeciwko decyzji M. K. wystąpił kol. Czerwiński przy pomocy Referatu Prawnego Centrali Z. Z. M. ze skargą do Najwyższego Trybunału Administracyjnego powołując się na to, iż wysługa emerytalna została ustalona prawomocnie decyzją Dyrekcji O. K. P. w Warszawie z dn. 6 września 1932. Decyzja ta nie została dotąd uchylona w trybie przewidzianym w Rozp. Prez. Rzplitej z dn. 22.III. 1928 o postępowaniu administracyjnym a wobec tego pominięcie tej decyzji przy wymiarze zaopatrzenia emerytalnego było nie dopuszczalne. **N. T. A., wyrokiem z dnia 9 maja 1938 r. l. rej. 840/36 uznał skargę za uzasadnioną i uchylił zaskarżone orzeczenie z powodu wadliwego postępowania** a w uzasadnieniu wyroku orzekł m. in. co następuje:

Podniesiony w skardze zarzut jest słuszny. Albowiem — jak to już Trybunał wyjaśnił w wyroku z dn. 8.VI. 1937 r. l. rej. 3985/34 — **zaświadczenia wydawane na podstawie § 4 rozp. R. M. z dn. 4 lipca 1929 r., stwierdzające od jakiej daty liczy się pracownikowi wysługę emerytalną mają charakter decyzji administracyjnych ustalających uprawnienia emerytalne i jako takie, powodujących w tym kierunku skutki prawne.** Dopóki przeto taka prawomocna decyzja nie zostanie w drodze właściwej uchylona musi ona być brana pod uwagę przy wymarze zaopatrzenia emerytalnego — o ile nie nastąpiła zmiana w stanie prawnym, miarodajnym dla ustalenia wysługi emerytalnej, ponieważ w myśl § 46 obecnie obowiązujących przepisów emerytalnych, zalicza się do wysługi emerytalnej pracowników kolejowych wszystkie te okresy, które zostały zaliczone na podstawie przepisów obowiązujących poprzednio. Skoro więc początkowa data, od której liczy się skarżącemu nieprzerwanie wysługa emerytalna ustalona została prawomocną decyzją wydaną na podstawie § 4 poprzednio obowiązującego rozporządzenia z dn. 4.VII. 1929 r., nie mogą władze kolejowe — przy niezmienionym, miarodajnym dla ustalania wysługi emerytalnej stanie prawnym i bez uprzedniego ewentualnego uchylenia wspomnianej decyzji w trybie przewidzianym w postanowieniach rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej o postępowaniu administracyjnym — pozbawiać skarżącego ustalonych już prawomocnie uprawnień. Nie uzasadnia tego w szczególności zmiana oceny stanu faktycznego przez władzę ani też okoliczność, iż sporny okres nie był opłacony składkami emerytalnymi ani wreszcie wywody pozwanej władzy stwierdzające, iż Dyrekcja w decyzji swej nie ustaliła żadnych ściśle określonych okresów a początek wysługi emerytalnej w niej ustalony wynikał z obliczenia idealnego (uprzywilejowane zaliczenie służby parowozowej)—zwłaszcza, że wywody te nie były zawarte w zaskarżonym orzeczeniu.

W następstwie streszczonego powyżej wyroku N. T. A. Dyrekcja O. K. P. w Warszawie zaliczyła kol. Czerwińskiemu pominięty poprzednio okres służby w b. państwie zaborczym od 11.II 1902 do 31.V 1912, wymierzyła mu zaopatrzenie emerytalne za 39 lat 3 miesiące i 10 dni, a więc w pełnej wysokości i wypłaciła mu powstałą stąd różnicę w zaopatrzeniu emerytalnym za cały czas ubiegły od chwili rozwiązania stosunku służbowego.

## DIETY DLA PRACOWNIKÓW UMOWNYCH DELEGOWANYCH NA KURSY DLA POMOCNIKÓW MASZYNISTÓW W DOKP WARSZAWA

Prezydium Z. Z. M. wdrożyło starania celem uzyskania dla pracowników umownych, delegowanych na kursy dla pomocników maszynistów w DOKP. Warszawa oraz celem zapewnienia im biletów wolnej jazdy do miejsc zamieszkania w dnie wolne od zajęć.

Po odbyciu na ten temat konferencji w Biurze Personalnym M. K. wystosowało Prezydium do Dyrekcji O. K. P. Warszawa memoriał następującej treści:

„Zgodnie z okólnikiem Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 kwietnia 1938 r. (Dz. Urz. M. K. nr 37, poz. 338), pracownicy umowni-stali powinni otrzymywać za czas szkolenia na kursach kolejowych wynagrodzenie według ostatnio otrzymywanej stawki dziennej, ponadto zaś w czasie trwania kursu — diety, o ile jest to uzasadnione treścią obowiązujących przepisów.

Obowiązujące przepisy przewidują, iż pracownicy umowni, delegowani służbowo do miejscowości położonych poza stałym ich miejscem służbowym, mają prawo do odpowiednich diet. Jednakże diet tych nie otrzymują pracownicy umowni-stali, delegowani służbowo na odbywające się

obecnie w Warszawie i zorganizowane przez Dyrekcję OKP. w Warszawie kursy dla pomocników maszynistów parowozu.

Formalną przyczyną, z powodu której odmawia się wspomnianym pracownikom wypłaty należnych im diet, jest pisemne zrzeczenie się prawa do tych diet, do czego organy kolejowe zmusiły kandydatów na kurs a to pod grozą cofnięcia delegacji. Kandydaci, dla których ukończenie kursu jest nieodzownym warunkiem uzyskania etatu i w ogóle podstawą dalszej kariery służbowej, nie mogli przeciwstawić się żądaniom swoich przełożonych i podpisali zgodę na rezygnację z należnych im diet, jednakże zgoda ta uzyskana w opisanych warunkach, nie może być uznana za dobrowolną.

Pracownicy delegowani na kurs z poza Warszawy i otrzymujący w czasie trwania kursu jedynie stawkę swojej płacy dziennej według wysokości obowiązującej w miastach prowincjonalnych, znajdują się w położeniu bez wyjścia, albowiem nie mogą z otrzymywanych, skromnych należności utrzymać się w Warszawie i jednocześnie zapewnić utrzymanie swoim rodzinom. Wysokość zarobków tych pracowników nie przekracza z reguły 100 zł, wielu zaś z nich ma na swoim utrzymaniu żonę i dzieci, bądź też innych członków rodziny, dla których zarobek pracownika stanowi jedyną, bądź też przeważającą podstawę egzystencji. Ponadto praca na kursach jest wyczerpująca, tak że kierownictwo kursów specjalnie zwróciło uwagę słuchaczów na konieczność dobrego odżywiania. Konieczności tej pracownicy nie mogą w żaden sposób sprostać, albowiem nie pozwala im na to brak środków.

Działając w interesie wspomnianych pracowników, zwróciliśmy się w tej sprawie z interwencją do Ministerstwa Komunikacji, gdzie jednakże p. Naczelnik Wydziału Uposażeń w Biurze Personalnym M. K., mgr Kułaczkowski, oświadczył nam, iż Ministerstwu nic nie jest wiadomo o sposobie postępowania Dyrekcji i że po myśli obowiązujących przepisów pracownicy, delegowani na kurs spoza Warszawy posiadają prawo do diet służbowych.

Opierając się na tym oświadczeniu i wychodząc z założenia, iż uzyskane od pracowników w przepisanych wyżej warunkach zrzeczenie się prawa do diet nie może i nie powinno być podstawą do odmawiania im wypłaty tych diet — prosimy Dyrekcję o wydanie zarządzenia, aby pracownikom, delegowanym na kursy, wypłacono należne im diety. Wymaga tego nie tylko poczucie prawa i sprawiedliwości, w świetle której podobne zrzeczenie się nie posiada mocy prawnej, lecz także i własny interes PKP., nie jest bowiem rzeczą właściwą, aby pracownikom, delegowanym na kursy, odbierać możność egzystencji i skazywać ich samych oraz ich rodziny na głód i nędzę, a również za rzecz niewłaściwą uważamy wykorzystywaonie przymusowego położenia pracowników, celem zyskiwania ich kosztem groszowych oszczędności, zwłaszcza, iż budżet przedsiębiorstwa PKP. przewiduje odpowiednie kredyty na koszty urządzenia kursów, a w odpowiednich rozdziałach szematu budżetowego preliminowane również są kredyty na koszty delegowania pracowników poza stałe ich miejsce służbowe".

—o—

Podjęta na podstawie tego memoriału interwencja jest w toku. O jej rezultacie uczestnicy konferencji zostaną zawiadomieni bezpośrednio.

# POMOC W NAGŁYCH WYPADKACH NA TERENIE KOLEJOWYM

Okólnik Min. Komunikacji z dnia 27 września 1935 r. (Dz. Urz. M. K. nr 23/38, poz. 233) ustalił tryb postępowania przy udzielaniu pierwszej pomocy osobom, poszkodowanym wskutek nieszczęśliwych wypadków, oraz przy sporządzaniu „pierwszych orzeczeń lekarskich o stanie poszkodowanego".

W razie wypadku na terenie kolejowym należy niezwłocznie wezwać właściwego terenowo lekarza rejonowego — bez względu na to, czy poszkodowany posiada prawo do kolejowej opieki lekarskiej, czy też nie. Gdyby zwłoka w przybyciu tego lekarza zagrażała życiu lub zdrowiu poszkodowanego, należy wezwać najbliższego od miejsca wypadku lekarza rejonowego, w ostatecznym zaś razie — lekarza prywatnego.

Pierwsze orzeczenie o stanie poszkodowanego sporządza ten lekarz kolejowy, który udzielił mu pierwszej pomocy. Jeżeli pierwszej pomocy udzielił felczer kolejowy (stanowiska felczerów kolejowych istnieją tylko w dyrekcjach: warszawskiej, radomskiej i wileńskiej) i jeżeli zbadanie poszkodowanego na miejscu było z jakichkolwiek powodów niemożliwe, felczer sporządza odpowiednie „sprawozdanie o stanie poszkodowanego" i przesyła je niezwłocznie do właściwego lekarza rejonowego.

Jeżeli poszkodowanego umieszczono w szpitalu kolejowym bez uprzedniego sporządzenia „pierwszego orzeczenia o stanie poszkodowanego", orzeczenie takie sporządza szpital, przesyłając je potem właściwemu lekarzowi rejonowemu. Jeżeli umieszczenie poszkodowanego — w opisanych wyżej warunkach — nastąpiło w szpitalu niekolejowym, orzeczenie sporządza lekarz rejonowy (właściwy terenowo, bądź delegowany przez naczelnika służby sanitarnej) — na podstawie oględzin poszkodowanego w szpitalu, względnie w domu, lub też na podstawie danych dostarczonych przez szpital.

Jeżeli wypadkowi uległ pracownik (umowny), podlegający ubezpieczeniu chorobowemu w Ubezpieczalni Społecznej, pierwszej pomocy należy mu udzielić tak samo jak pracownikom, objętym kolejową opieką lekarską, a następnie skierować — do dalszego leczenia — do właściwej Ubezpieczalni Społecznej. W wypadkach ciężkich, w których poszkodowany— po otrzymaniu pierwszej pomocy — potrzebuje niezwłocznego umieszczenia w szpitalu, należy skierować go do szpitala środkami PKP., z zaznaczeniem: „nagły wypadek — członek Ubezpieczalni Społecznej". Jeżeli wysłanie do szpitala nastąpiło bez odpowiedniego zlecenia ze strony organów Ubezpieczalni, należy niezwłocznie donieść o tym właściwemu zwierzchnikowi służbowemu, który ze swej strony prześle odpowiednie zawiadomienie do tej Ubezpieczalni Społecznej, do której należy pracownik, poszkodowany wskutek nieszczęśliwego wypadku.

# ŻYCIE ZWIĄZKOWE

## INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDIUM ZWIĄZKU

12.5.38. DK. Warszawa w sprawie wyrównania płacy nieetatowych przeniesionych z innych Dyrekcji do DK. Warszawa — **Spyt.**

16.5.38. M. K. Dep. Mech. i Person. w sprawie przemianowania masz. wag. mot., urlopów i umundurowania dla czasowych, godzinowego dla kolei wąskotorowych, ryczałtów dyspozytorów wagonowni — **Siadak, Spyt.**

16.6.38. M. K. w sprawie przemianowań do IX grupy płacy masz. kolei wąskotorowych, godzinowo - strefowego, listy starszeństwa — **Siadak, Spyt.**

20.6.38. DK. Warszawa w sprawie godzinowego w Koluszkach — **Lisiewicz.**

4.7.38. M. K. w sprawie kart przejazdowych prac. F. P. T. K. — **Spyt.**

9.7.38. DK. Warszawa w sprawie nakładanych kar, sal noclegowych, urządzenia łazienek dla personelu— **Pruszyński.**

13.7.38. M. K. w sprawie przyjęcia i zdania parowozów, przeciążenia personelu pracą w parow. Łodzi — **Siadak, Pruszyński, Witkowski.**

18.7.38. M. K. w sprawie obliczania godzinowego i wykazów pracy oraz w sprawie masz. poc. elektr. — **Siadak, Pruszyński, Dowalla.**

20.7.38. M. K. w sprawie godzin pracy w Łodzi-Kaliskiej — **Pruszyński.**

12.8.38. M. K. w sprawie biletów ulgowych — **Spyt.**

18.8.38. DK. Warszawa w sprawie parowozowni Strzemieszyce, w spra-

wie kol. Goszczyńskiego z parowozowni Kutno — Spyt.

5.9.38 — M. K. w sprawie godzinowego dla elektrotrakcji, ryczałtów dla dyspozytorów elektrotrakcji, obliczania godzinowego i wydania wyjaśnień, — Siadak, Spyt i Dowalla.

14.9.38 — M. K. w sprawie postulatów masz. trakcji elektrycznej, godzinowego, premii, ubrań i obuwia zimowego — Siadak, Pruszyński, Dowalla i Wiśniowski.

26.9.38 — M. K. w sprawie zaliczeń emerytalnych, godzinowego i wykazów pracy—Siadak, Spyt i Pruszyński.

3.10.38 — M. K. w sprawie diet dla delegowanych na kursy, w sprawie ulg przejazdowych, listy starszeństwa, etatowań i wymiarów emerytalnych — Siadak i Spyt.

5.10.38—M. K. Dep. Mech. w sprawie kart wolnej jazdy dla prac. na kursach oraz w sprawie Kaz. Olińskiego z Bydgoszczy — Spyt.

6.10.38 — DK. Warszawa w sprawie nieetatowych pom. masz., diet dla delegowanych na kursy, wydania biletów przejazdu dla delegowanych na kursy — Siadak i Spyt.

7.10.38 — DK. Warszawa w sprawie biletów wolnej jazdy — Pruszyński.

## ZEBRANIA, ZJAZDY I KONFERENCJE

15.5.38. Zebranie Koła Sosnowiec — Spyt.

22.5.38. Zebranie Koła Gniezno — Siadak, Lisiewicz.

25.5.38. Zebranie Koła Toruń — Siadak.

26.5.38. Zebranie Koła Kutno — Lisiewicz.

27.5.38. Zebranie Koła Przemyśl— Spyt.

29.5.38. Zebranie Koła Karsznice — Lisiewicz.

30.5.38. Zebranie Koła Mysłowice — Siadak.

10.6.38. Zebranie Koła Lwów — Siadak, Lisiewicz.

16.6.38. Zebranie Koła Wilno — Spyt.

17.6.38. Zebranie Koła Baranowicze — Siadak.

19.6.38. Zebranie Koła Lida — Lisiewicz.

21.6.38. Zebranie Koła Wołkowysk — Pruszyński.

23.6.38. Zebranie Koła Białystok— Spyt.

24.1.38. Zebranie Koła Grodno — Lisiewicz.

24.1.38. Zebranie Węzła Warszawskiego — Siadak, Pruszyński, Spyt.

26.6.38. Zjazd Okręgu Warszawskiego — Siadak, Pruszyński, Lisiewicz.

3.7.38. Plenarne Posiedzenie Zarządu Głównego — Siadak, Pruszyński, Hernet, Spyt, Lisiewicz.

8.7.38. Zebranie Koła Zdołbunów — Siadak.

10.7.38. Zjazd Okręgu Pomorskiego — Spyt.

15.7.38. Zebranie Koła Koluszki — Pruszyński.

22.7.38. Zebranie Koła Kutno — Pruszyński.

4.8.38. Zebranie Koła Dziedzice — Pruszyński.

7.8.38. Zebranie Koła Leszno — Siadak.

13.8.38. Udział w pogrzebie prezesa Koła w Szczakowie ś. p. Kozakiewicza — Lisiewicz, Spyt.

16.8.38. Udział w pogrzebie ś. p. Starzeńskiego w Koluszkach—Spyt.

20.8.38. Zebranie Koła Częstochowa — Lisiewicz.

20.8.38. Zebranie Koła Zbąszyń — Spyt.

25.8.38. Zebranie Koła Gdynia — Siadak.

31.8.38. Zebranie Koła Tczew— Spyt.

6.9.38. Zebranie Koła Stryj — Siadak.

12.9.38. Zebranie Koła Jasło — Pruszyński.

12.9.38. Zebranie Koła Wilno — Lisiewicz.

16.9.38. Zebranie Koła Grudziądz — Spyt.

18.9.38. Zebranie Koła Rybnik — Siadak.

24.9.38. Zebranie Zarządu Okręgu Kraków — Spyt.

25.9.38. Zebranie Koła Łazy — Lisiewicz.

28.9.38. Konferencja Związków z Rodziną Kolejową — Spyt.

8.10.38. Zebranie Koła Warszawa Wileńska — Spyt.

9.10.38. Plenarne Posiedzenie Zarządu Głównego — Siadak, Pruszyński, Hernet, Spyt, Lisiewicz.

## TCZEW

**Pożegnanie przewodniczącego Koła.** Dnia 31.VIII.38 r. na nadzwyczajnym Walnym Zebraniu żegnało Koło Z. Z. M. w Tczewie dotychczasowego swego przewodniczącego, kol. **Byczyńskiego Kazimierza,** który z powodu przeniesienia do innego miejsca służbowego, zmuszony był zrzec się piastowanego od 8 lat bez przerwy stanowiska organizacyjnego. Zebranie było piękną i budującą manifestacją wdzięczności uznania dla kolegi ustępującego z placówki, na której zaskarbił sobie pełne uznanie ze strony członków Koła.

W imieniu Zarządu Centralnego dziękował kol. Byczyńskiemu za wytrwałą i owocną pracę organizacyjną obecny na zebraniu Sekretarz Generalny Związku kol. **Spyt.** W imieniu Koła przemawiał teraźniejszy Przewodniczący kol. **Szachta,** podnosząc zasługi kol. Byczyńskiego dla dobra ogółu i sławiąc jego uczynność i poświęcenie w pracy społecznej. Zapewniając imieniem ogółu członków Koła, iż zachowają kol. Byczyńskiego w wdzięcznej pamięci życzył mu kol. Szachta powodzenia na nowym posterunku pracy zawodowej i wyraził przekonanie, że także i on zachowa najlepsze wspomnienia z czasu swego pobytu i swej działalności w Tczewie.

## TORUŃ

**Pożegnanie emerytów.** Dnia 22 sierpnia 1938 r. żegnało toruńskie koło Z. Z. M. kilku kolegów ze swego grona, którzy po długoletniej pracy kolejowej przeszli w dobrze zasłużony stan spoczynku, a w szczególności kol. kol. **Pigłowskiego Jana, Kokoszewskiego Jana, Gossa Ludwika, Czerniaka Władysława i Śliwińskiego Leonarda.**

W uroczystości pożegnalnej wzięli udział z ramienia administracji kolejowej pp. inż. **Krzemieniecki,** Nacz. par., st. technik **Kozioł,** zast. nacz. par. i st. asesor **Klimiuk,** z ramienia Związku Z. M. kol. **Hernet,** Wice Prezes Związku i Prezes okręgu toruńskiego.

Do odchodzących z szeregu pracowników służby czynnej przemówili w serdecznych słowach kol. **Hernet** oraz przewodniczący koła Z. Z. M. w Toruniu kol. **Lewandowski** podkreślając z uznaniem zasługi które położyli dla dobra służby i podnosząc ich zalety osobiste, które zjednały im powszechną sympatję wśród ogółu kolegów i współpracowników. Żegnając ich z prawdziwym żalem wyrazili mówcy przekonanie, iż koledzy odchodzący w stan spoczynku utrzymywać będą nadal łączność z naszą organizacją i nie będą się uchylać od dalszej pracy społecznej. W tej nadziei życzyli mówcy kolegom-emerytom długich lat zasłużonego wypoczynku w zdrowiu i pomyślności. W dowód sympatii współkolegów wręczono kolegom-emerytom skromne upominki.

Kol. emeryci, serdecznie wzruszeni okazanymi im dowodami sympatii, dziękowali za życzenia zapewniając, iż uroczystość zachowają na zawsze w wdzięcznej pamięci.

# WYMIANA I PROLONGATA DOWODÓW TOŻSAMOŚCI OSOBY

## W Dyrekcji OKP Poznań:

Dyrekcja OKP. w Poznaniu komunikuje, że w miejscowościach i terminach niżej podanych, łącznie z prolongowaniem ważności dowodów tożsamości osoby na rok 1939 dla pracowników w czynnej służbie przeprowadzi prolongowanie ważności dowodów tożsamości osoby na rok 1939 dla emerytów, rencistów i członków ich rodzin, oraz wdów i sierot po pracownikach kolejowych:

w Jarocinie w czasie od dnia 28.IX do 1.X rb.;

w Ostrowie — od 3.X do 15.X rb.;
w Lesznie — od 17.X do 19.X rb.;
w Zbąszyniu — dnia 20.X rb.;
w Wągrowcu—od 21.X do 22.X rb.;
w Gnieźnie — od 24.X do 27.X rb.;
w Inowrocławiu — od 28.X do 3.XI.

Prolongowaniu ważności na 1939 r. podlegają tylko dowody tożsamości osoby nowego wzoru koloru zielonego, oprawione w skórę.

Prośby o prolongowanie ważności dowody tożsamości osoby na piśmie z wyszczególnieniem numerów dowodów tożsamości osoby przedłożonych do prolongowania i wymaganymi zaświadczeniami dla dzieci ponad lat 18, należy wraz z dowodami tożsamości osoby, złożyć u zawiadowcy najbliższej stacji kolejowej, który prześle je do miejsc wyżej wymienionych celem prolongowania.

Prolongowanie ważności dowodów tożsamości osoby na rok 1939 dla emerytów, rencistów, wdów i sierot po pracownikach kolejowych, zamieszkałych w Poznaniu, uskuteczni Dyrekcja we wszystkich dniach grudnia rb. (z wyjątkiem niedziel i świąt) w godzinach od 10—13-ej.

(—) Inż. Wł. Krzyżanowski,
Dyrektor Kolei Państw.

## W Dyrekcji OKP Radom:

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Radomiu zawiadamia, że Ministerstwo Komunikacji zarządziło wycofanie dowodów tożsamości osoby starego nakładu seria A nr 51 (oprawione w zielone płótno) z dniem 31 grudnia 1938 r.

Wobec powyższego, dowody te w żadnym przypadku nie będą prolongowane na 1939 r., lecz będą wymienione na nowe, oprawione w skórę.

Dyrekcja począwszy od dnia 3-go października 1938 r. rozpocznie wymianę i prolongatę dowodów tożsamości osoby na rok 1939 dla emerytów, rencistów i ich rodzin oraz wdów i sierot po pracownikach kolejowych.

Osoby, które posiadają dowody tożsamości osoby, oprawione w zielone płótno, powinny nadesłać do Dyrekcji OKP. odpowiednie podania, za pośrednictwem zawiadowców stacyj tutejszego okręgu dyrekcyjnego lub poczty.

Do podania o nowe dowody należy dołączyć:

1) odcinek przekazu pocztowego na otrzymane za ostatni miesiąc zaopatrzenie emerytalne, wdowie lub sieroce;

2) kwit na wpłacone do kasy stacyjnej tutejszego okręgu lub na konto nr 25002 Dyrekcji OKP do PKO opłaty, licząc po 60 groszy za każdy druk dowodu;

3) fotografie o wymiarze 37 x 52 mm, wykonane bez nakrycia głowy, na jasnym tle, oraz u dołu na czołowej stronie własnoręcznie podpisane i uwierzytelnione przez władze samorządu terytorialnego lub zawiadowcę stacji;

4) dla dzieci, które ukończyły 18 lat życia, zaświadczenie szkolne na rok szkolny 1938/39.

Przy składaniu podań u zawiadowców stacyj, należy okazać dowody (w zielonym płótnie), numery których powinny być wymienione w podaniu.

Do podań przesyłanych pocztą państwową, należy obowiązkowo dołączyć dowody tożsamości osoby, oraz potrzebne znaczki pocztowe na opłacenie listu poleconego i podać dokładny adres zamieszkania.

Jednocześnie zaznacza się, że podania o nowe dowody tożsamości osoby, należy nadsyłać do Dyrekcji OKP. w ciągu października 1938 r.

Do podania o prolongatę dowodów tożsamości osoby, oprawionych w skórę, na 1939 rok, należy obowiązkowo dołączyć:

1) odcinek przekazu pocztowego na otrzymane za ostatni miesiąc zaopatrzenie emerytalne, wdowie lub sieroce;

2) dla dzieci, które ukończyły 18 lat życia, zaświadczenia szkolne na rok szkolny 1938/39.

Osoby, które nie uczynią zadość powyższemu, nie będą mogły liczyć na otrzymanie nowego dowodu tożsamości osoby przed dniem 1 stycznia 1939 r.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państw.
w Radomiu.

## PODZIĘKOWANIA

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy przyszli mi z pomocą w ciężkich dla mnie chwilach w czasie choroby spowodowanej wypadkiem w służbie. W szczególności dziękuję Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za wypłacenie mi zasiłku chorobowego, Prezesowi Okręgu lwowskiego Z. Z. M. kol. Kuczkowskiemu Przew. Koła Lwów kol. Bilikowskiemu i Przew. Koła Tarnopol kol. Adamkowi za inicjatywę i zorganizowanie zbiórki oraz wszystkim kolegom którzy złożyli na ten cel swoje ofiary dając w ten sposób dowód poczucia solidarności koleżeńskiej i osobistej przychylności dla mnie i dla mojej rodziny.
Lwów w lipcu 1938 r.

**Grausberg Władysław**
**pom. masz. par. Lwów.**

Zarządowi Głównemu Z. Z. M. w Warszawie jak również p. Mec. Wacławowi Zaczyńskiemu za skuteczną obronę przed Sądem Grodzkim w Piotrkowie składa tą drogą serdeczne podziękowanie.
Piotrków w lipcu 1938 r.

**Szczucki Stefan.**

Niniejszym składamy serdeczne podziękowanie Zarządom Kół Z. Z. M. Rzeszów i Kraków - Płaszów oraz Naczelnikowi Parowozowni Rzeszów p. Limburskiemu za pomoc w przewiezieniu zwłok ś. p. męża i ojca naszego Tymoteusza Dutkiewicza masz. parowozowni Kraków - Płaszów oraz Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za szybkie i sprawne wypłacenie zapomogi pogrzebowej.
Kraków we wrześniu 1938.

**Helena Dutkiewiczowa**
**z dziećmi**

Poczuwam się do obowiązku złożyć niniejszym serdeczne podziękowanie Zarządowi Centralnemu Z. Z. M. za udzielenie mi pomocy prawnej w sprawie o wypadek kolejowy z dn. 12.III. 1938 r. a p. Mecenasowi Drowi T. Aschenbrennerowi z Krakowa za znakomitą, gorliwą i fachową obronę dzięki której zwolniony zostałem od winy i kary w postępowaniu sądowym.

**Rekus Stefan,** pom. masz.
par. Tarnowskie-Góry.
T. Góry, we wrześniu 1938 r.

Za oddanie ostatniej posługi drogim nam zwłokom ś. p. męża i ojca naszego **Franciszka Smoczyńskiego,** maszynisty parowozowni Bydgoszcz składamy tą drogą serdeczne podziękowanie p. Nacz. Par. inż. **Stankiewiczowi** oraz administracji kolejowej, kolegom, delegacjom Z. Z. M. kół Bydgoszcz, Kapuścisko-Tr. i Kartuzy za liczne wieńce a Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za szybkie, i sprawne wypłacenie zapomogi oraz Zarządowi Koła Z. Z. M. Bydgoszcz za opiekę i szybkie wypłacenie zapomogi pośmiertnej z kasy lokalnej.

**Żona z dziećmi.**
Bydgoszcz, w lipcu 1938 r.

Składam tą drogą serdeczne podziękowanie kolegom delegatom na XIV Walny Zjazd Delegatów Z. Z. M. za uchwalenie wypłacenia mi odprawy koleżeńskiej a Zarządowi Głównemu za szybkie i sprawne jej wypłacenie Po 40-latach służby kolejowej zostałem jako kontraktowy maszynista zwolniony z pracy z powodu ukończenia 60-ciu lat życia bez prawa do zaopatrzenia emerytalnego. Wypłacona mi odprawa zapewni mi na jakiś czas przynajmniej środki utrzymania.

**A. Kowalewski.**
Janów koło/Katowic.

Panu Prezesowi Z. Z. M. Siadakowi i Wice-Prezesowi Pruszyńskiemu składamy tą drogą serdeczne podziękowanie za pomoc okazaną nam przy pogrzebie ś. p. męża i ojca naszego Stefana Michalskiego.

**Żona, córka i syn.**
Łódź, w sierpniu 1938 r.



**Wydawca:** Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15